

Technická univerzita v Liberci

Ekonomická fakulta

Studijní program: B 6210 Ekonomika a management

Studijní obor: Ekonomika a management mezinárodního obchodu

Dodací podmínky Incoterms a jejich použití u firmy Knorr-Bremse ČR.

Terms of Delivery Incoterms and Application of Them in Company Knorr-Bremse.

BP-EF-KJB-2010-20

IVANA SÝKOROVÁ

Vedoucí práce: Ing. Jaroslav Demel, KOB

Konzultant: Ing. Jitka Horáková, Knorr-Bremse, Systémy pro užitková vozidla, ČR

Počet stran: 41

Datum odevzdání: 5. leden 2009

Prohlášení:

Byla jsem seznámena s tím, že na mou bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, zejména § 60 – školní dílo.

Beru na vědomí, že Technická univerzita v Liberci (TUL) nezasahuje do mých autorských práv užitím mé bakalářské práce pro vnitřní potřebu TUL.

Užiji-li bakalářskou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědoma povinnosti informovat o této skutečnosti TUL; v tomto případě má TUL právo ode mne požadovat úhradu nákladů, které vynaložila na vytvoření díla, až do jejich skutečné výše.

Bakalářskou práci jsem vypracovala samostatně s použitím uvedené literatury a na základě konzultací s vedoucím bakalářské práce a konzultantem.

V Liberci, 21. 12. 2009

Anotace (čeština)

Cílem bakalářské práce na téma Dodací podmínky Incoterms a jejich použití u firmy Knorr-Bremse je analýza dodacích podmínek z pohledu dovozce a na jejich praktické použití u konkrétní společnosti.

V první části jsou vyjmenovány dodací podmínky Incoterms z pohledu dovozce a základní rozdělení jednotlivých povinností stran zainteresovaných do obchodních případů. Práce pokračuje analýzou používaných dodacích parit společností Knorr-Bremse a dalších okolností, které se výběru dodacích podmínek týkají, například výběru dopravce, proclívání a přechodu vlastnictví zboží a rizik spojených s mezinárodním obchodem. V poslední části je nastíněn výhled na možnou změnu těchto podmínek v souvislosti s dalším vývojem situace ve společnosti Knorr-Bremse ČR.

Klíčová slova:

dodací podmínka
dovozce
odběratel
přeprava
riziko

Annotation (english)

The aim of this thesis themed The delivery terms Incoterms and application of them in company Knorr-Bremse is to analyse delivery terms of view the analysis of supply conditions from the perspective of importer and their practical use in a particular company.

In the first part are named the delivery terms Incoterms from the perspective of the importer and basic division of responsibilities of parties involved in business case. In the next part of this work is analysis of delivery terms that are used by company Knorr-Bremse and other circumstances which are connected with choosing a particular term. For example selection of carrier, clearance, transfer of ownership of the goods and the risks associated with international trade. Next part is about view of the future of using of delivery terms and connection of this with further development of the company Knorr-Bremse Czech Republic.

Key words:

delivery term

importer

customer

carriage

risk

Obsah

Seznam použitých zkratek a symbolů	8
Seznam tabulek	9
Seznam obrázků	10
1. Úvod	11
2. Dodací podmínky Incoterms z pohledu dovozce.	13
2.1.Rozdělení jednotlivých doložek Incoterms 2000.....	15
a)Skupina E.....	15
b)Skupina F.....	15
c)Skupina C.....	16
d)Skupina D.....	17
3. Základní informace o firmě Knorr-Bremse, Systémy pro užitková vozidla, ČR.	21
3.1.Historie firmy.....	21
3.2.Historie závodu.....	21
3.3.Výroba.....	22
a)Prvovýroba.....	22
b)Náhradní spotřeba.....	22
c)Systém řízení jakosti.....	22
4. Spolupráce firem Knorr-Bremse a CS Cargo.	23
5. Dodavatelé společnosti Knorr-Bremse.	25
6. Používané podmínky Incoterms.	26
6.1.EXW – Ex Works.....	27

6.2.FCA – Free Carrier.....	28
6.3.CPT – Carriage Paid To.....	28
6.4.CIF – Cost, Insurance, Freight.....	29
7. Dodavatelé z Číny a jiných asijských zemí	30
7.1.Konsignační sklad.....	30
a)Smlouva o konsignaci.....	31
8. Přeprava z čínských zemí do Evropské unie	36
a)HANJIN.....	37
b)MSC.....	37
9. Současná situace a výhled do budoucích let	38
9.1.Současný stav.....	38
9.2.Výhled do budoucna.....	40
10. Závěr	42
Seznam literatury	44
Citace.....	44
Bibliografie.....	44

Seznam použitých zkratek a symbolů

CFR	Cost and Freight
CIF	Cost, Insurance, Freight
CIP	Carriage and Insurance Paid
CPT	Carriage Paid
DAF	Delivered At Frontier
DDP	Delivered Duty Paid
DDU	Delivered Duty Unpaid
DEQ	Delivered Ex Quai
DES	Delivered Ex Ship
EXW	Ex Works
FAS	Free Alongside Ship
FCA	Free Carrier
FOB	Free On Board
ICC	International Chamber of Commerce
KB	Knorr-Bremse

Seznam tabulek

Tab.1

Rozdělení povinností prodávajícího a kupujícího.

Seznam obrázků

Obr. 1.	Incoterms 2000.
Obr. 2.	Četnost zemí původu dodavatelů.
Obr. 3.	Používané dodací podmínky.
Obr. 4.	Schéma vztahů vyplývajících z konsignační smlouvy.

1. Úvod

Ve své bakalářské práci se snažím postihnout problematiku využívání dodacích podmínek Incoterms v praxi u firmy Knorr-Bremse Hejnice (Liberec), která je součástí nadnárodní společnosti Knorr-Bremse Group se sídlem v německém Mnichově.

V této firmě jsem absolvovala svou odbornou praxi a díky tomu jsem mohla vstřebávat informace přímo a sledovat tak, jak probíhají mezinárodní obchodní případy ve skutečnosti.

Téma dodacích podmínek Incoterms jsem si vybrala, protože jako studentku mezinárodního obchodu mě zajímají podmínky kupních smluv. Myslím, že je důležité poznat, jaké jsou rozdíly mezi obchodováním s dodavatelem tuzemským a zahraničním.

V dnešní době se svět stává stále menším a pro každou společnost, která se snaží na trhu uspět, je důležité, aby se zaměřila na spolupráci se zahraničními dodavateli. Tato spolupráce samozřejmě není jednoduchá a mezinárodní obchod skýtá značná úskalí.

Dodací podmínky Incoterms jsou užitečnou pomůckou v zahraničně obchodním styku. Jejich přípravou a vydáváním se zabývá Mezinárodní obchodní komora v Paříži.

Během studia jsme se s dodacími podmínkami Incoterms setkávali především z pohledu vývozce. Proto jsem se při výběru tématu bakalářské práce rozhodla využít místa výkonu své odborné praxe a nahlédnout na tematiku Incoterms z druhé strany, tedy z pohledu dovozce.

Ve své práci jsem se nejprve snažila přiblížit soubor mezinárodních výkladových pravidel Incoterms 2000 z obecného hlediska.

Dále se věnuji jednotlivým dodacím podmínkám, rozděleným podle skupin, kde jmenuji práva a povinnosti prodávajícího a kupujícího.

Ve třetí kapitole jsou uvedeny některé informace o společnosti Knorr-Bremse, Systémy pro užitková vozidla, Česká republika se sídlem v Hejnicích.

Pokračuji s informacemi o firmě C. S. Cargo, která je již několik let partnerem společnosti Knorr-Bremse na poli dopravy a logistiky.

V další části své práce se věnuji dodavatelům, se kterými KB spolupracuje a dodacími podmínkami Incoterms, jež jsou ve vztazích s těmito dodavateli využívány.

Dále se zaměřuju na uskutečňování obchodu s asijskými zeměmi. Toto téma není aktuální jen pro firmu Knorr-Bremse, ale i pro ostatní. Osobně si myslím, že v budoucnosti se bude obchod s tímto teritoriem rozšiřovat.

V této části se věnuji nejen dodacím podmínkám, které firma Knorr-Bremse využívá, ale také výběru nejvýhodnější přepravy a skladování zboží.

V poslední kapitole se věnuji shrnutí zjištěných informací a úvaze nad pravděpodobným budoucím vývojem v oblasti využívání dodacích doložek Incoterms společností Knorr-Bremse.

2. Dodací podmínky Incoterms z pohledu dovozce.

Incoterms jsou oficiální pravidla pro výklad obchodních doložek, které vydává Mezinárodní obchodní komora v Paříži.. Jejich význam tkví v usnadnění operací mezinárodního obchodu, jsou nepovinná, v podstatě nabízená a doporučená, závaznými se stávají v případě jejich zahrnutí do kupní smlouvy daného obchodního vztahu.

Incoterms byly poprvé vydány v roce 1936 a od té doby několikrát aktualizovány tak, aby jejich úroveň odpovídala současnému vývoji v mezinárodním obchodu.^[1] Jednotlivé aktualizace proběhly v letech 1936, 1953, 1967, 1976, 1980, 1990 a jejich poslední verze je z roku 2000.

Je velmi důležité v kupní smlouvě určit, podle jakého vydání se dodací podmínky budou řídit. Tím, že jsou dodací doložky Incoterms aktualizovány, nedochází ke zrušení předchozích verzí.

Účelem Incoterms je poskytnutí mezinárodních pravidel pro výklad běžně používaných obchodních doložek v zahraničním obchodě. Díky nim je tedy možné omezit výskyt nesrovnalostí a vyhnout se různým nejasnostem při výkladu jednotlivých pravidel v jednotlivých zemích. Při mezinárodním obchodu se může stát, že země zapojená do obchodních operací má odlišná pravidla, kterými se řídí její zahraniční obchod a obchodní partner tyto pravidla nemusí znát dobře nebo vůbec. Smyslem použití Incoterms je tedy v tom, aby nedocházelo k nejasnostem při mezinárodním obchodu, které by mohly vést až k soudním sporům.

Důležité je ovšem vědět, že Incoterms se vztahují ke kupní smlouvě, to znamená na práva a povinnosti jednotlivých stran obchodního vztahu, k dodávce prodaného zboží. Jejich výběr záleží na dohodě stran. Často dochází k mylné domněnce, že se uplatňují v přepravní smlouvě. Dalším problémem také bývá, že si obchodníci mohou myslet, že doložky vyřeší všechny povinnosti stran, které chtějí mít ve smlouvě. Proto bývá zdůrazňováno, že upravují vztahy vyplývající z kupní smlouvy a to pouze v některých přesně vymezených směrech. V obchodním vztahu je tedy nejpodstatnější věnovat se řádnému uzavření kupní smlouvy.

[1] ICC:Incoterms 2000. ICC Česká republika, Praha 1999. ISBN 92-842-1199-9.

Když dojde k rozhodnutí o využití některé z doložek, obchodní partneři se zavazují i k jiným úkonům a povinnostem. Například prodávající při využití doložky CFR nebo CIP musí své zboží odeslat námořní dopravou, protože ke splnění sjednané doložky musí předložit konosament.

Incoterms se zabývají také povinnostmi jako dát zboží k dispozici kupujícímu, dodat je do místa určení, zajistit celního odbavení, balení, převzít dodávku a také podávat důkazy, že vše bylo řádně splněno.

Všechny doložky uvádějí deset článků, ve kterých jsou uvedeny povinnosti prodávajícího i kupujícího. Jednotlivé povinnosti smluvních stran můžeme rozdělit do tabulky.

Tab. 1

Rozdělení povinností prodávajícího a kupujícího.

A	Povinnosti prodávajícího	B	Povinnosti kupujícího
A 1	Dodání zboží podle smlouvy	B 1	Placení ceny
A 2	Licence, povolení, formality	B 2	Licence, povolení, formality
A 3	Přepravní smlouvy a pojištění	B 3	Přepravní smlouva a pojištění
A 4	Dodání	B 4	Převzetí
A 5	Přechod rizik	B 5	Přechod rizik
A 6	Rozdělení nákladů	B 6	Rozdělení nákladů
A 7	Vyrozumění kupujícího	B 7	Vyrozumění prodávajícího
A 8	Důkaz o dodání, dopravní doklad nebo odpovídající elektronická zpráva	B 8	Důkaz o dodání, dopravní doklad nebo odpovídající elektronická zpráva
A 9	Kontrola – balení – značení	B 9	Kontrola zboží
A10	Jiné povinnosti	B10	Jiné povinnosti

Zdroj: Machková H., Černošlávková E., Sato A. a kol.: Mezinárodní obchodní operace, 4. vydání, Grada Publishing, Praha, ISBN 978-80-247-1590-2.

2.1. Rozdělení jednotlivých doložek Incoterms 2000.

Incoterms 2000 obsahují celkem třináct doložek, které jsou rozděleny do čtyř skupin – E, F, C a D.

a) Skupina E

EXW (Ex Works; Ze závodu) – prodávající pouze připraví zboží ve svém objektu k odběru.

b) Skupina F

Prodávající dodává zboží, ale neplatí hlavní přepravné.

FCA (Free Carrier, named place; Vyplaceně dopravci, ujednané místo) – prodávající dodá celně odbavené zboží pro vývoz dopravci, kterého jmenoval kupující, a to na sjednané místo. Může být použito pro jakýkoli druh dopravy, včetně multimodální.

FAS (Free Alongside Ship, named port of shipment; Vyplaceně k boku lodi, ujednaný přístav nalodění) – prodávající splní své povinnosti ve chvíli, kdy dodá zboží k boku lodi v ujednaném přístavu nalodění, musí odbavit zboží pro vývoz. Kupující tedy nese všechny náklady a nebezpečí ztráty od této chvíle. Tato doložka se používá pouze pro námořní nebo vnitrozemskou vodní dopravu.

FOB (Free On Board, named port of shipment; Vyplacené na loď, ujednaný přístav nalodění) – prodávající splní své povinnosti dodáním zboží přes zábradlí lodi, také musí odbavit zboží pro vývoz. Používá se pro námořní či vnitrozemskou lodní dopravu.

c) Skupina C

U všech doložek této skupiny se rozchází místo přechodu nákladů s místem přechodu rizik.

CFR (Cost and Freight, named port of destination; Náklady a přepravné, ujednaný přístav určení) – prodávající musí zaplatit náklady a přepravné potřebné k přepravě zboží do ujednaného přístavu určení, ale nebezpečí ztráty, poškození zboží i další možné náklady, které mohou vzniknout po dodání zboží, přecházejí z prodávajícího na kupujícího. Prodávající musí odbavit zboží pro vývoz. Doložku CFR používáme pro námořní a vnitrozemskou lodní dopravu.

CIF (Cost, Insurance and Freight, named port of destination; Náklady, pojištění a přepravné, ujednaný přístav určení) – prodávající je povinen zaplatit náklady a přepravné spojené s dodáním zboží do ujednaného přístavu určení, ale nebezpečí ztráty a poškození zboží i všechny dodatečné náklady vzniklé po dodání přecházejí z prodávajícího na kupujícího. Dále je prodávající také povinen zajistit námořní pojištění kryjící kupujícího proti nebezpečí ztráty a poškození zboží během přepravy. Pokud si kupující přeje vyšší krytí, musí se s prodávajícím na tomto kroku dohodnout nebo sám si dodatečné pojištění zajistit. Proávající zajišťuje jen minimální krytí. Tato doložka je využívána pro námořní a vnitrozemskou lodní dopravu.

CPT (Carriage Paid To, named place of destination; Přeprava placena do, ujednané místo určení) – prodávající dodá zboží dopravci, zaplatí přepravné za dopravu zboží až do ujednaného místa určení a také musí odbavit zboží pro vývoz. Kupující tedy nese nebezpečí ztráty a poškození zboží, jakékoli dodatečné náklady, vzniklé po dodání. Tato doložka může být použita pro všechny druhy dopravy včetně kombinované.

CIP (Cost and Insurance Paid to, named place of destination; Přeprava a pojištění placeny do, ujednané místo určení) – prodávající je povinen, kromě dodání zboží dopravci a zaplacení přepravného za dopravu zboží do místa určení, také obstarat pojištění kryjící kupujícího proti ztrátě a poškození zboží během přepravy, uzavřít pojistnou smlouvu. Dle doložky CIP je prodávající nucen obstarat jen minimální krytí. Doložku používáme pro všechny druhy dopravy.

d) Skupina D

Prodávající je zodpovědný za příchod zboží do ujednaného místa určení nebo do dohodnutého bodu na hranici anebo do určeného místa v zemi dovozu.

DAF (Delivered At Frontier, named place; S dodáním na hranici, ujednané místo) – prodávající musí zajistit dodání zboží k dispozici na příchozím dopravním prostředku nevyložené, odbavené pro vývoz, ale nikoli pro dovoz v ujednaném bodě a místě na hranici, ale před celníci sousední země. Je důležité, aby hranice byla určena přesně. Pokud si strany přejí, aby kupující byl zodpovědný za vykládku zboží včetně nebezpečí a za

náklady spojenými s vykládkou, je potřeba, aby toto bylo ujednáno ve smlouvě. Doložku DAF je možno použít pro jakoukoli dopravu.

DES (Delivered Ex Ship, named port of destination; S dodáním z lodi, ujednaný přístav určení) – prodávající musí dát zboží k dispozici na palubě lodi neodbavené pro dovoz v ujednaném přístavu určení, nese veškeré náklady a rizika spojená s dodáním zboží do přístavu určení před jeho vykládkou. Můžeme použít v případě, že má být zboží dodáno námořní nebo vnitrozemskou vodní dopravou nebo multimodální dopravou na lodi v přístavu určení.

DEQ (Delivered Ex Quay, named port of destination; S dodáním z nábreží, ujednaný přístav určení) – pokud prodávající dodá zboží neodbavené pro dovoz k dispozici kupujícímu na nábreží ujednaného přístavu určení, splnil tím svou povinnost. Nese všechna rizika a náklady spojené s dodáním a vykládkou zboží. Je nutné, aby kupující odbavil zboží pro import a zaplatil veškeré formality, clo, daně a jiné poplatky. Pokud má být toto plnění jiné, je potřeba uvést podmínky do kupní smlouvy. Doložky využíváme pro námořní a vnitrozemskou vodní dopravu nebo pro dopravu multimodální v případě vykládky zboží z lodi na nábreží v přístavu určení.

DDU (Delivered Duty Unpaid, named place of destination; S dodáním clo neplaceno, ujednané místo určení) – prodávající splnil svou povinnost v případě, že dodal zboží kupujícímu celně neodbavené v dovozu a nevyložené z dopravního prostředku v ujednaném místě určení. Nese všechny náklady a rizika spojená s takto dodaným zbožím. Kupující však nese povinnosti spojené se vstupem zboží do země určení, tedy odpovědnosti a rizika za provedení celního odbavení a vyřízení veškerých formalit a platby za tyto záležitosti. Pokud tyto záležitosti má zařídit prodávající, je třeba to určit ve smlouvě. Odpovědnost, nebezpečí a náklady týkající se vykládky a překládky zboží záleží na tom, zda zvolené místo dodání je v prostoru kupujícího nebo prodávajícího. Tuto doložku opět můžeme použít pro všechny druhy dopravy.

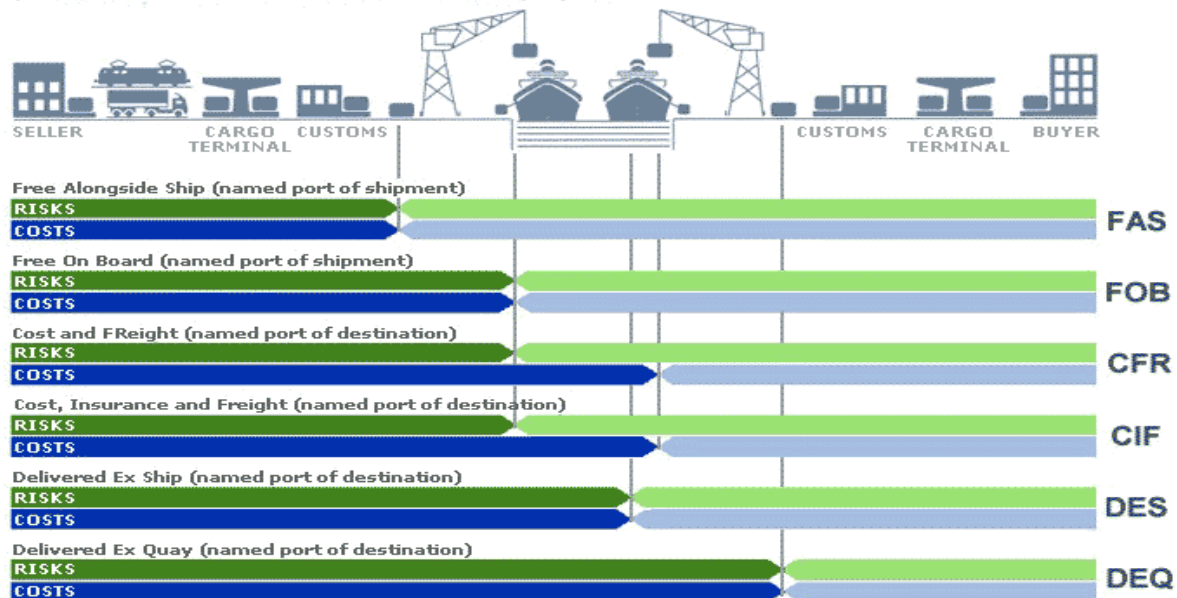
DDP (Delivered Duty Paid, named place of destination; S dodáním clo placeno, ujednané místo určení) – povinnostmi prodávajícího jsou dodat zboží kupujícímu, odbavené pro dovoz a nevyložené z dopravního prostředku do ujednaného místo určení, prodávající nese

všechny náklady a rizika do okamžiku dodání zboží, včetně povinností souvisejících se vstupem do určené země. Tato doložka představuje maximum závazků pro prodávajícího a je možné ji použít pro veškeré druhy dopravy.

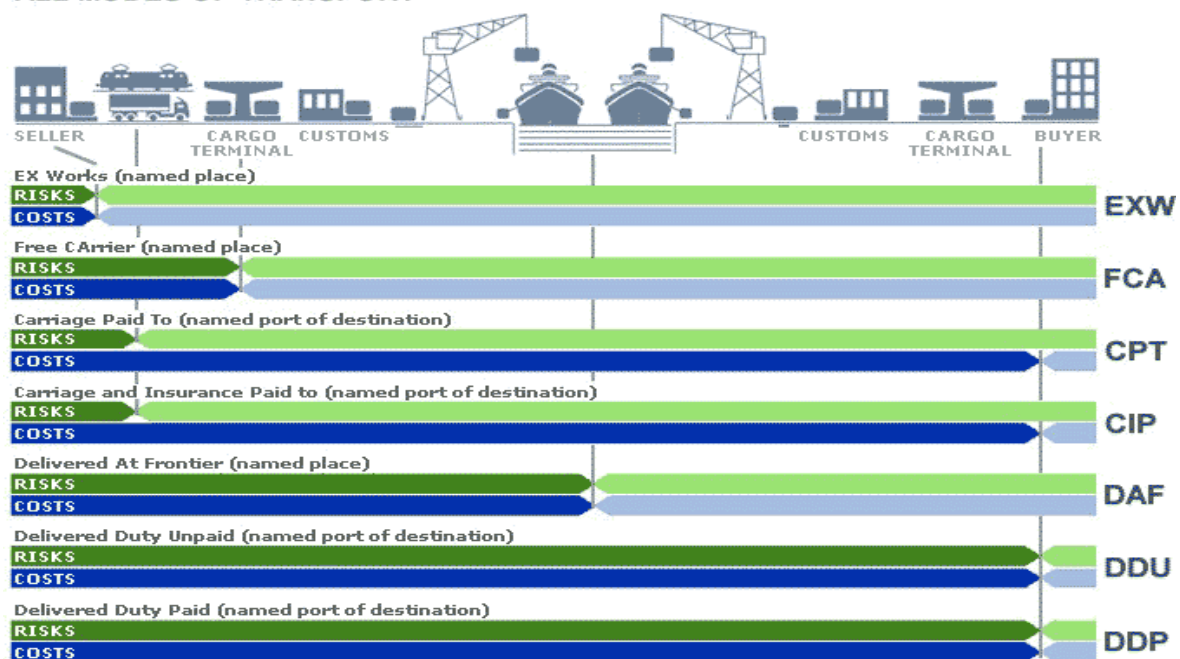
Na obrázku Obr. 1 je jednoduché schéma, které je často využíváno pro vysvětlení principu fungování jednotlivých dodacích parit Incoterms 2000.

INCOTERMS 2000

SEA AND INLAND WATERWAY TRANSPORT



ALL MODES OF TRANSPORT



Incoterms 2000

Zdroj: <<http://www.ivm.co.at/pdf/incoterms2000.gif>>

Obr. 1

3. Základní informace o firmě Knorr-Bremse, Systémy pro užitková vozidla, ČR.

Firma Knorr-Bremse, Systémy pro užitková vozidla, ČR, je součástí nadnárodní společnosti Knorr-Bremse se sídlem v německém Mnichově. Společnost je předním světovým výrobcem brzdových systémů pro užitková vozidla.

3.1. *Historie firmy*

Společnost KNORR-BREMSE byla založena v roce 1905 inženýrem Georgem Knorrem. V současné době je předním světovým výrobcem brzdových systémů pro kolejová a užitková vozidla.^[2]

Společnost KNORR-BREMSE, Systém pro užitková vozidla, ČR, s.r.o. v Hejnicích byla v roce 1993 založena jako joint venture s firmou ATESO a.s., dnes je 100% dceřinou společností firmy KNORR-BREMSE Systeme für Nutzfahrzeuge GmbH, Mnichov.

3.2. *Historie závodu*

1957 - Začátek strojírenské výroby v Hejnicích. Výroba hydraulických a mechanických zvedáků.

1990 - 1991 - Vlivem politických změn a cenové liberalizace klesla poptávka na 20%. Podnikové vedení ATESA Jablonec uvažovalo o úplné likvidaci hejnického závodu.

1991 - Zahájení součástkové kooperace pro závod Knorr-Bremse Aldersbach v SRN.

1993 - Vznik společného podniku Knorr-Autobrzdy Jablonec s majoritním podílem (67%) Knorr-Bremse Mnichov.

1998 - Knorr-Bremse Mnichov odkoupila zbývajících podíl společnosti a vznikla Knorr-Bremse Systémy pro užitková vozidla, ČR, s. r. o. se sídlem v Hejnicích, vlastněná 100% Knorr-Bremse Mnichov.

Současnost – V současné době dochází k postupnému stěhování závodu z Hejnice do Liberce.

[2] Historie společnosti Knorr-Bremse [online]. Dostupný z WWW: <http://www.knorr-bremse.cz/spolecnost/spol_history_1.htm>

3.3. *Výroba*

Společnost Knorr-Bremse vyrábí hlavní brzdiče, posilovače spojky, membránové válce a vysoušecí patrony. Doplnujícím výrobním programem jsou přístroje ATESO a součástková kooperace pro další evropské závody Knorr-Bremse.

a) Prvovýroba

Knorr-Bremse Hejnice nese zodpovědnost za obchod s výrobcí užitkových vozidel, autobusů a přívěsů v Čechách a na Slovensku. Spolupracuje s nimi na nových aplikacích brzdových přístrojů a přímo jim dodává kompletní brzdové systémy včetně kotoučové brzdy a elektronických systémů jako jsou ABS/ASR, ELC, EBS. Mezi nejvýznamější zákazníky patří například Avia, Karosa, L. A. F. a Tatra.

b) Náhradní spotřeba

Na trhu s náhradními díly zajišťuje Knorr-Bremse Hejnice prodej a servis vzduchotlakových přístrojů a elektronických systémů jako ABS/ASR z produkce Knorr a vzduchotlakových přístrojů z původní produkce "Ateso" prostřednictvím rozsáhlé dealerské a servisní sítě, působící v Čechách a na Slovensku.

c) Systém řízení jakosti

V roce 1999 byla firma Knorr-Bremse Hejnice současně s celou evropskou skupinou Knorr-Bremse certifikována dle QS 9000, ISO 9002, ISO TS 16949 a ISO 14001.

4. Spolupráce firem Knorr-Bremse a CS Cargo.

Na začátku roku 2009 proběhlo výběrové řízení na logistického partnera a hlavního dopravce. Toto výběrové řízení vyhrála společnost CS Cargo, která však s firmou Knorr-Bremse spolupracovala už několik let předtím.

Společnost CS Cargo, s. r. o. byla založena roku 1995 a o pět let později bylo vybudováno vlastní centrum v Jičíně. V roce 2004 došlo ke změně právní formy firmy a ze společnosti s ručením omezeným se stala akciová společnost. Téhož roku došlo i k reorganizaci společnosti na CS Cargo Holding N. V. Během následujících let se společnost rozšiřovala i do dalších zemí Evropy. Roku 2004, kdy do společnosti vstoupil nový vlastník UniCredit Group, začala působit na území Slovenska a Ruska a roku 2007 byl zahájen provoz poboček na území Polska, Maďarska a Rumunska. V letech 2007 a 2008 došlo k několika akvizicím dalších dopravců. Mezi tyto patří Šmidberský Transport, a. s., v České republice (2007), mGal spedition, s. r. o., na Slovensku (2007), TC Transcentrum, s. r. o. (2008) a CS Express v České republice (2008) a TSL Unitrans v Polsku (2008).

Mezi služby, které CS Cargo poskytuje, patří nejen doprava různého zboží, ale také jeho uskladnění. Tuto službu využívá i Knorr-Bremse, kdy má v libereckém skladu společnosti CS Cargo nemálo paletových míst. Při využívání skladů CS Cargo využívají také dalších služeb s tímto spojených. Například zaměstnanci firmy CS Cargo zboží fyzicky přijímají a zavádějí do evidence a systému svého zákazníka. V tomto případě ale může docházet k různým pochybením. Sama díky své praxi ve firmě Knorr-Bremse vím, že se mohou vyskytnout problémy třeba s balením jednotlivého zboží a také s hlídáním stavů zboží na jednotlivých skladových místech. Občas se stalo, že CS Cargo muselo provést inventuru na některém z uskladněného zboží. Problémy vznikaly po převozech zboží z libereckého skladu CS Carga do skladu v Hejnicích, kde společnost Knorr-Bremse zatím sídlí a vyrábí.

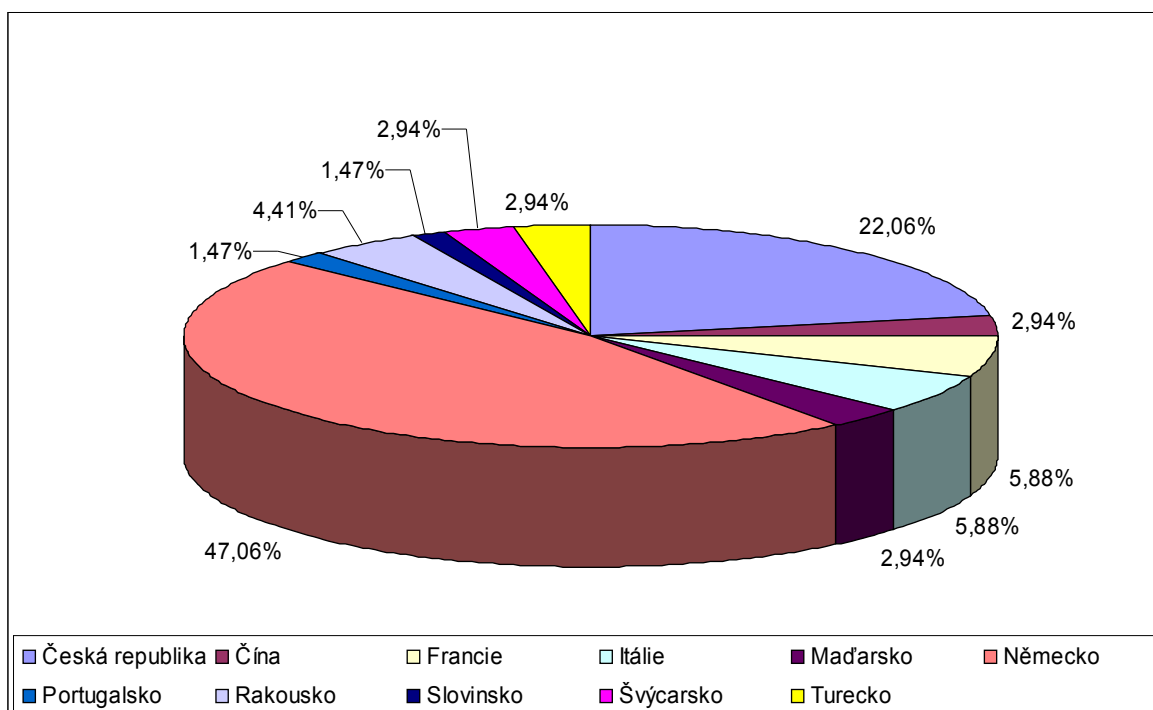
K některým dodavatelům si KB nemusí posílat kamiony ani samostatná nákladní auta. Těmito dodavateli jsou především ti, u nichž firma neobjednává velká množství zboží. Proto mohou využít tzv. sběrných služeb, kdy společnost CS Cargo zajišťuje přepravu malých zásilek o objemu 1 – 3000 kg s dodací lhůtou od dvou do pěti pracovních dní. Princip sběrné služby spočívá v tom, že přepravce zboží vyzvedne u prodávajícího a

odveze ho na centrální terminál v Praze. Dále proběhne roztrídění zboží podle cílové destinace a převoz k zákazníkovi. Díky tomu, že přepravce zajišťuje tuto službu pro více zákazníků, je tento způsob cenově výhodný.

5. Dodavatelé společnosti Knorr-Bremse.

Firma Knorr-Bremse odebírá zboží pro svou výrobu z několika zemí. Nejčastěji ze zemí evropské unie a Švýcarska, dále z Turecka a Číny. V budoucnu se společnost bude orientovat na další východní země. Už v následujícím roce by měli přibýt další dodavatelé z Číny a také z Indie.

V následující tabulce jsou země původu jednotlivých dodavatelů a počet dodavatelů z daných zemí.



Četnost zemí původu dodavatelů.

Obr. 2.

Z grafu je vidět, že z celkových 68 dodavatelů materiálu pro výrobu je téměř 50 procent z Německa a necelá čtvrtina z České republiky.

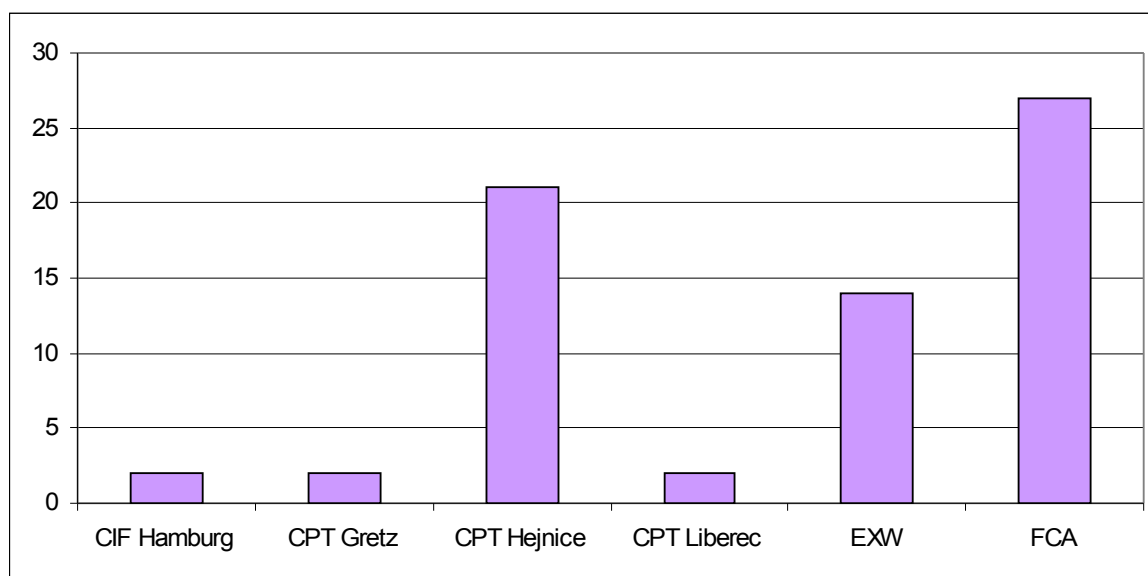
6. Používané podmínky Incoterms.

Společnost Knorr-Bremse Hejnice nevyužívá široké spektrum dodacích doložek Incoterms. V realizovaných kupních smlouvách se vyskytují pouze některé ze třinácti možných:

- EXW (Ex Works)
- FCA (Free Carrier)
- CPT (Carriage Paid To)
- CIF (Cost, Insurance, Freight)

U každého dodavatele je v systému, využívaném společností Knorr-Bremse, uvedena dodací podmínka, dle které se řídí obchodní vztahy.

V tabulce níže (Tab. 3) jsem se snažila vystihnout četnost používaných dodacích doložek, jež firma Knorr-Bremse používá.



Používané dodací podmínky.

Obr. 3.

Protože firma Knorr-Bremse ČR je součástí nadnárodní společnosti, o dodacích doložkách nerozhodují pouze zaměstnanci na oddělení nákupu, ale přímé vedení společnosti v Mnichově, kde je hlavní sídlo společnosti.

Ve Všeobecných podmínkách nákupu a objednávání (General Terms and Conditions of Purchasing and Ordering; příloha č. 1) společnosti Knorr-Bremse je dodávkám, jejich termínům a postihům za porušení věnován 4. odstavec – Delivery and Delivery Dates, Late Delivery, Penalty.

Rozhodující pro včasnou dodávku je moment, kdy je zboží přijato v místě plnění, které bylo dohodnuto a schváleno kupujícím, v tomto případě společností Knorr-Bremse. Pokud dojde k porušení dohody mezi kupujícím a prodávajícím ze strany kupujícího, je prodávající povinen zajistit dodání zboží dle dodací podmínky DDP (Delivered Duty Paid). Proávající by také měl využít přepravní společnost dle výběru zákazníka.

Dle nařízení z hlavního vedení společnosti v Mnichově by hejnická pobočka Knorr-Bremse měla využívat dodací doložku EXW (Ex Works, ze závodu). V případě využití podmínky EXW najatý přepravce musí vyzvednout zboží ve skladu prodávajícího a sám řidič si musí zboží naložit do dopravního prostředku.

Četnost využívání této dodací podmínky při nákupu se ovšem společnost Knorr-Bremse v obchodních vztazích snaží snížit, protože by v každém kamionu musel řidič mít vlastní techniku potřebnou k naložení zboží a tak by vzrostly finanční náklady na přepravu.

6.1. EXW – Ex Works

Dodací podmínku EXW, kdy je prodávající povinen pouze dát zboží k dispozici ve svém závodě, využívá společnost KB v pětině obchodních vztahů. Nejčastěji se jedná o dodavatele z Německa, kterých je téměř polovina (42,85 %). Další dodavatelé jsou z Rakouska, Slovinska, Turecka, Francie, Maďarska, Itálie, České republiky a Portugalska. Ve všech těchto zemích jde shodně o jednoho dodavatele (tedy o cca 7 %).

Další dodací podmínka Incoterms, kterou KB využívá je FCA (Free Carrier; Vyplaceně dopravci), která je využívána pro 39,7 % dodavatelských subjektů (27 dodavatelů). Z tohoto množství je 40,74 % dodavatelů českých, 33,34 % německých, 11,12 % italských a

o zbylá procenta se rovným dílem dělí dodavatelé francouzští, maďarští, turečtí a rakouští (všichni shodně po 1 dodavateli, tedy každý 3,7 %).

6.2. *FCA – Free Carrier*

V praxi využívání podmínky FCA znamená, že přepravce sjednaný společností Knorr-Bremse přijede do závodu dodavatele, kde čeká, až mu připravené zboží do dopravního prostředku naloží zaměstnanci dodavatelského subjektu. Zboží musí být celně odbavené.

6.3. *CPT – Carriage Paid To*

Dříve se společnost KB ve smlouvách odkazovala na dodací podmínku CPT Gretz (Carriage Paid To, Přeprava placena do ujednaného místa určení) dle Incoterms 1990. V praxi tato podmínka znamenala, že prodávající měl povinnost dopravit zboží do místa určení, kterým byla různá sběrná místa (v tomto případě Gretz ve Francii). Tato podmínka s sebou ovšem nesla různá rizika a poruchy při plnění. Tím, že se zbožím manipulovalo více lidí, docházelo často k poškození obalů či ztrátám dokumentů. Změnou podmínky CTP na podmínku FCA, kdy je pro zboží k prodávajícímu posílán najatý dopravce, se zamezilo těmto poruchám a obchod se tímto krokem usnadnil.

Tuto podmínku má přesto společnost Knorr-Bremse uvedenou u dvou francouzských dodavatelů.

Dále se v obchodních vztazích vyskytuje dodací podmínka CPT Liberec, kdy prodávající vybírá dopravce a hradí veškeré výlohy až do místa určení, tedy do Liberce. V tomto případě dochází k prolínání služeb, které Knorr-Bremse využívá u svého přepravního partnera C. S. Cargo. Zde tento dopravce nepřepravuje zboží od prodávajícího do firmy Knorr-Bremse v Hejnicích, ale KB využívá skladovacích služeb svého partnera, kdy dotčené zboží uskládňuje ve svém skladu v průmyslové zóně v Liberci.

Tato dodací podmínka je součástí obchodních smluv se dvěma dodavateli. Jeden pochází z Německa a jeden ze Švýcarska.

Pro dalších 21 dodavatelů je závazná podmínka CPT Hejnice, kdy je přepravce najatý prodávajícím povinen dopravit zboží do závodu v Hejnicích, kde si ho převezmou

zaměstnanci Knorr-Bremse.

Z těchto 21 dodavatelů je 76,19 % německých, 14,29 % českých a o zbylých 9,52 % se rovným dílem dělí jeden dodavatel z Rakouska a jeden ze Švýcarska.

6.4. CIF – Cost, Insurance, Freight

Poslední využívanou dodací podmínkou je CIF Hamburg (Cost, Insurance, Freight; Náklady, pojištění, přepravné do ujednaného přístavu určení), která je používána pro asijské dodavatele. V případě firmy Knorr-Bremse Hejnice jde o dva čínské dodavatele. Při použití podmínky CIF je prodávající povinen na vlastní náklady zajistit přepravní pojištění a rizika a výlohy přecházejí v přístavu určení při vykládce zboží.

7. Dodavatelé z Číny a jiných asijských zemí

V případech jednání o dodacích podmínkách v případě dodavatelů z Číny, či jiných asijských zemí, dochází ke složitějšímu rozhodování. Doprava z Číny bývá kontejnerová a společnost Knorr-Bremse u svých dodavatelů objednává velká množství zboží, takže často zaplní několik kontejnerů.

Právě zvolená dodací podmínka CIF Hamburg je nejvýhodnější pro použití v obchodních vztazích s asijskými partnery.

Jedním z důvodů je zajišťování dopravy z Asie do německého Hamburku, protože například čínský dodavatel je schopný domluvit s čínskými rejdaři výhodnější ceny. V některých případech, se kterými se ve společnosti Knorr-Bremse setkali, mohl rozdíl v nákladech na námořní dopravu činit 500 až 1000 USD, vše v závislosti na zvoleném rejdaři.

Navazující dopravu po evropském kontinentu je na druhou stranu jednodušší zajišťovat přes české (či evropské) dopravce, protože Číňané nemají takové znalosti místního prostředí, stejně jako český dopravce nemá povědomí o jednotlivých čínských rejdařích. Ceny za dopravu, kterou si po Evropě, v tomto případě z Hamburku do Liberce, domluvili čínští dodavatelé, byly nesmyslně vysoké. Šlo o rozdíly zhruba o 25 % ceny.

Dodací podmínka DDP (Delivered Duty Paid, S dodáním clo placeno) nepřipadala v tomto případě v úvahu, protože prodávající z Číny si v Evropské Unii neuměli zajistit řádným způsobem.

Společnost Knorr-Bremse si zboží původem z Číny proclívá sama, takže nad tím má kontrolu. Tato kontrola je velice důležitá, protože KB platí i DPH za čínského dodavatele z důvodu dodávání zboží do konsignačního skladu.

7.1. Konsignační sklad

Konsignační sklad je sklad, kdy je zboží (polotovary, výrobky) fyzicky uskladněno ve skladu odběratele, ale stále zůstává majetkem dodavatele až do chvíle, kdy je, podle potřeby, odebráno kupujícím. Kupující – odběratel musí pravidelně reportovat stavy na

jednotlivých položkách, které má uskladněné, přímo svému dodavateli. Tyto reporty se odborně nazývají konsignace. Dodavatel v závislosti na pravidelných informacích následně vystavuje faktury na odebraná množství. Povinností dodavatele je také pravidelně zásobovat svého zákazníka tak, aby kupující měl stále potřebné množství. Za dodané zboží je odpovědný odběratel, pokud tedy dojde ke ztrátě či jinému poškození, je toto zboží považováno za odebrané a musí být prodávajícímu zaplacen. Odběratel je povinen zboží pojistit proti živelným katastrofám a případné plnění připadá dodavateli.

Konsignace odběratel odesílá svému dodavateli v pravidelných intervalech dle dohody.

Veškeré podmínky konsignace jsou ujednány ve Smlouvě o konsignaci (Logistics Agreement), jejíž součástí jsou také přepravní podmínky.

a) Smlouva o konsignaci

Ve smlouvě o konsignaci ovšem nenajdeme pouze určení stran, předmět smlouvy a přepravní podmínky, ale také minimální a maximální hodnoty skladovaného zboží a další záležitosti.

Minimální a maximální množství skladované u odběratele, nebo jeho partnera – v případě KB jde o CS Cargo, se většinou určuje daným násobkem průměrného týdenního množství. Toto množství může být upraveno podle případného oslabení nebo posílení objemu výroby nebo podle výkonu dodavatele.

Dalším bodem smlouvy o konsignaci je samozřejmě dohodnutá dodací podmínka dle Incoterms.

Ve smlouvě o konsignaci dále najdeme, kromě jiného, způsob, jakým si partneři budou vyměňovat informace, oceňování zboží, dokumentaci, která je potřebná pro dopravu. Společnost Knorr-Bremse po svém partnerovi požaduje seznam zboží, náložní list, proforma fakturu, založenou na sjednané ceně za jednotku, osvědčení o původu zboží a osvědčení jakosti.

Co nejdříve po odeslání zboží je prodávající povinen oznámit společnosti Knorr-Bremse všechny potřebné informace o dodávce: předpokládané datum odjezdu zásilky - EDT

(Estimated Date of Departure), předpokládané datum příjezdu zásilky – ETA (Estimated Date of Arrival), počet jednotek, ve kterých je zboží převáženo, čísla kontejnerů a další.

Originály veškerých dokumentů musí dodavatel poslat poštou nebo kurýrní službou (na příklad DHL) přímo do závodu Knorr-Bremse. Podmínkou je, aby dokumenty přišly k rukám zodpovědných osob nejméně pět pracovních dní před datem příjezdu zásilky, aby zboží mohlo být vyzvednuto v přístavu v Hamburku co nejdříve, protože každým dnem, kdy je v přístavu uskladněno, se zvyšují logistické náklady. Pokud je zásilka v Hamburku zdržena z jakéhokoli důvodu, jehož příčinu způsobil dodavatel, veškeré náklady jsou připsány jemu na vrub.

Aby zboží během dopravy a skladování nebylo poničeno, je nutné, aby se obě strany dohodly na dostatečném konkrétním balení zboží (Packaging Specification), které dodavatel musí dodržovat. Pokud dodavatel nedodrží potřebné a dohodnuté balení, zboží ve společnosti Knorr-Bremse nebude přijato.

Dále je ve Smlouvě o konsignaci určení vlastnictví zboží, které, jak už jsem uvedla výše, po celou dobu až do chvíle odebrání do výroby v závodu KB, patří prodávajícímu.

Důležitá informace je také o vyfakturování plateb za zboží, které musí být založeny na reálné spotřebě společností Knorr-Bremse. Dodavatel – prodávající zasílá fakturu jednou měsíčně, ale odpovědná osoba zaměstnaná v KB Hejnice musí prodávajícímu odesílat informace o spotřebovaném množství jednou týdně. Po odebrání zboží ze skladu začíná běžet lhůta pro splatnost, která bývá 60 dní a končí dnem, kdy byl realizován transfer příslušné částky na účet dodavatele.

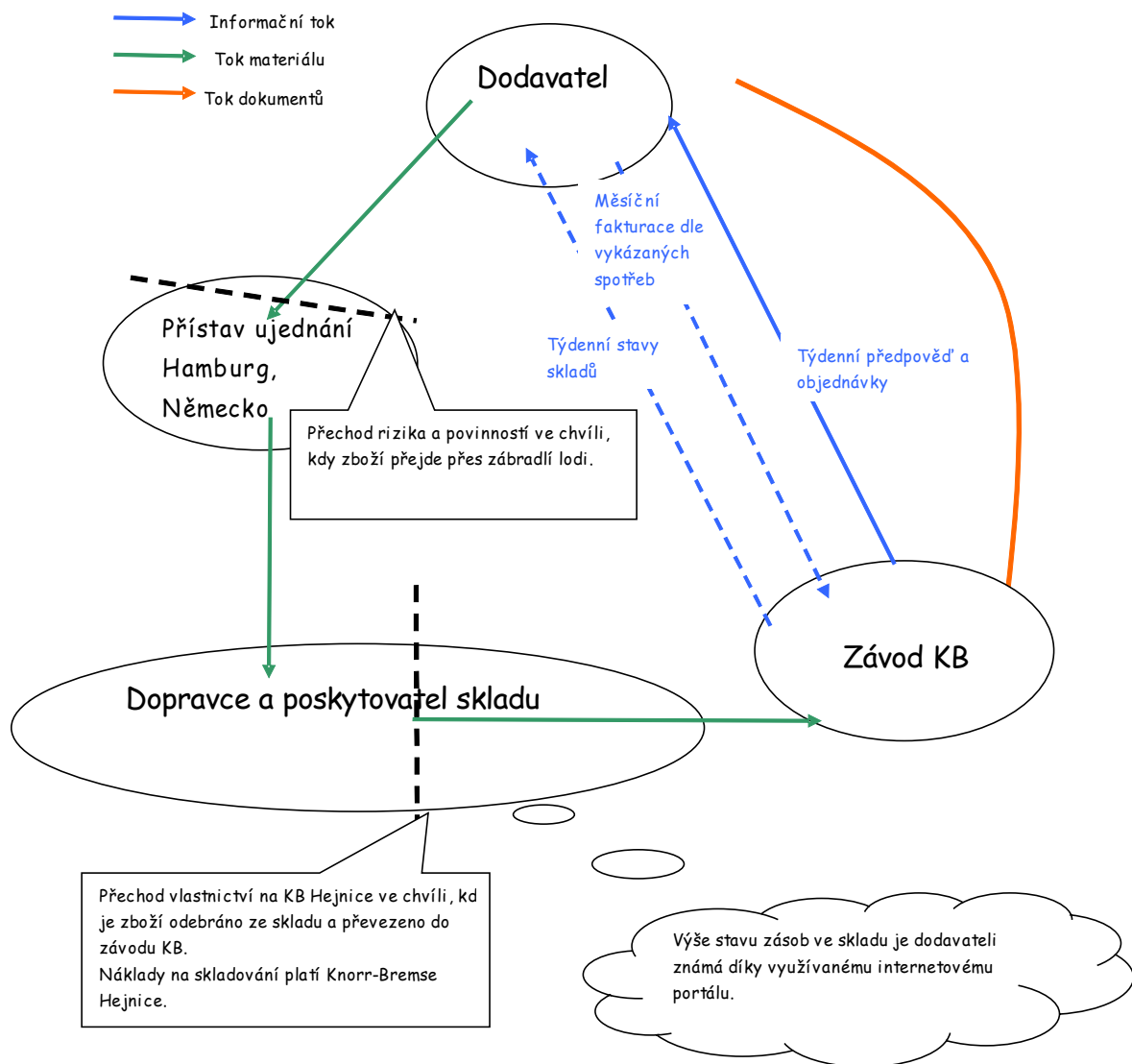


Schéma vztahů vyplývajících z konsignační smlouvy.

Obr. 4

Předpověď množství, které bude společnost Knorr-Bremse potřebovat, je ve smlouvě o konsignaci určena na dobu několika měsíců (někde na období šesti měsíců, někdy jinak; vše závisí na dohodě mezi oběma stranami) a zahrnuje dvouměsíční fixní plán jednotlivých položek, které bude KB od svého dodavatele odebírat.

Ve smlouvě o konsignaci je také uvedeno, že společnost KB Hejnice bude odebírat zboží po jeho doručení do místa určení (prostřednictvím svého speditérského partnera CS Cargo) a palety s materiálem budou skladovány dle FIFO (účetní oceňování zboží, kdy jsou jako první účetně vyskladněny kusy, které byly jako první nakoupeny) a celní odbavení bude zařízeno odběratelem Knorr-Bremse Hejnice.

Dodavatel se ve smlouvě zavazuje k doplňování skladových zásob podle pravidelných výkazů o stavu skladu, které dodavateli zasílají pověřeni zaměstnanci firmy Knorr-Bremse. Bez ohledu na tuto dohodu se dodavatel musí snažit splnit i případná navýšení spotřeby materiálu svým odběratelem.

Pokud se dodavatel zdrží s dodávkou a množství zboží na skladu se dostane pod minimální sjednané množství, musí dodavatel ihned kontaktovat odběratele. V tomto případě si odběratel, čili Knorr-Bremse, vyhrazuje právo vyhledat alternativní dodávku, aby pokryl svou potřebu. Dodavatel, který nedodržel podmínky smlouvy o konsignaci je povinen zaplatit veškeré náklady, které vznikly při řešení tohoto problému.

V případě, že je překročen maximální objem a na skladu se nachází větší množství materiálu, než je ujednáno ve smlouvě, jsou dodavateli naúčtovány náklady na uskladnění většího objemu zboží.

Informace o předpovědích a stavu skladu jsou mezi dodavatelem a odběratelem předávány pomocí EDI (Electronic Data Interchange – elektronická výměna dat), e-mailu, faxu a/nebo supply webu. Společnost Knorr-Bremse má za cíl v budoucnu využívat supplyweb pro styk se všemi svými obchodními partnery. Supplyweb je systém, který zjednodušuje komunikaci mezi obchodními partnery, umožňuje snižovat minimální skladované množství zboží, redukovat náklady na činnosti dodavatelského řetězce.

8. Přeprava z čínských zemí do Evropské unie

Zboží je od čínských dodavatelů přepravováno lodní kontejnerovou dopravou. Díky tomu, že zboží z Číny chodí ve velkém množství a samotné balení jednotlivého zboží je objemné, bývá využito větší množství kontejnerů.

Právě využívání kontejnerů s sebou nese další starosti a možné komplikace v dopravních službách a také další náklady na dopravu.

Protože kontejnery nejsou na jedno použití, ale naopak vratné a navíc ještě neskladné, je jisté, že pro účastníky obchodního vztahu vyvstává potřeba řešení dalších věcí. Především, jak vrátit kontejner zpět svému dodavateli nebo jeho dopravci. V roce 2007 se firma rozhodovala o přepravě zboží od svého dodavatele v Číně, a proto bylo nutné kontaktovat přepravní společnosti a poptat co nejvýhodnější dopravu. Podle informací zjištěných z tohoto poptávání je zřejmé, že se nejedná o nejlevnější záležitost.

Například v relaci Shanghai – Liberec – depo v Praze pro vrácení kontejnerů byla firmě Knorr-Bremse udělena nabídka ve výši 4.260,- USD za jeden kontejner. V této ceně je zahrnuta doprava ze Shanghai do Hamburku, kamionem na libereckou celnici, vykládka v Hejnicích a vrácení prázdného kontejneru do pražského depa a nezahrnuje pojištění proti obvyklým rizikům. Doba přepravy ze Shanghai do Hamburku byla určena na cca 28 dní a z Hamburku do Hejnic na 1 až 2 dny.

V daném roce speditérská společnost nenabízela přepravu kontejnerovými vlaky. Tento způsob dopravy byl označen za nespolehlivý, protože bylo nutné s velkým předstihem kupovat „místenky“, aby dodavatel měl jistotu volného místa v daném vlaku. Ale to bylo nejisté z toho důvodu, že „místenka“ nemusela být využita, protože může dojít ke zpoždění lodi a „místenky“ byly určeny pouze pro daný vlak a na další bylo třeba mít novou „místenku“.

Dnes je ovšem situace taková, že ceny železniční dopravy jsou téměř totožné s dopravou silniční. Také „místenky“ nemusí být kupovány s velkým předstihem, protože vlaky nyní nejsou vytěžovány takovými objemy nákladů jako před třemi lety.

V předchozích odstavcích jsem zmínila, že pro obchodní vztahy s Čínou nebo jinou

asijskou zemí je nejlepší, když lodního přepravce – rejdaře - vybírá asijská strana obchodního případu.

Dle informací získaných od speditérského partnera firmy Knorr-Bremse jsou jedněmi z nejčastěji využívaných čínských rejdařů společnosti HANJIN, NYK a MSC. Především proto, že mají pobočky na území České republiky a tak je jednodušší komunikace českého dopravce s čínským rejdařem.

a) HANJIN

Tento dopravce má svou pobočku v Praze a kontejnery, které se jim vrátí do depa se už nemusí platit.

b) MSC

U tohoto dopravce je nevýhodou překládání zásilek během platby, což dopravu zdržuje. Navíc při předání kontejneru do jeho depa v Praze je nutné zaplatit cca 90,- EUR za každý kontejner.

9. Současná situace a výhled do budoucích let

9.1. *Současný stav*

Během své praxe jsem zjistila, že společnost Knorr-Bremse používá pouze několik dodacích podmínek Incoterms.

Když jsem se ptala na proces rozhodování o konkrétní dodací podmínce, jež by v daném obchodním vztahu měla být využívána, překvapilo mne, že rozhodování není příliš zdlouhavé.

Nejčastěji bývá součástí obchodních ujednání dodací podmínka FCA (Free Carrier – Vyplaceně dopravci), kdy prodávající splní své povinnosti ve chvíli, kdy celně odbavené zboží dodá najatému dopravci na sjednaném místě. Proávající je zodpovědný za nakládku pouze v případě, že je zboží na dopravní prostředek nakládáno v jeho závodu.

Další často využívanou podmínkou dle mezinárodních pravidel Incoterms je podmínka CPT, v tomto případě konkrétně CPT Hejnice, kdy prodávající sám vybírá dopravce a hradí výlohy až do místa určení. Rizika ovšem na kupujícího přecházejí již ve chvíli předání zboží prvnímu dopravci.

S podmínkou CPT využívá společnost Knorr-Bremse pro další místa určení. Těmito místy jsou Gretz a Liberec.

Gretz je sběrné místo ve Francii, které bylo využíváno především pro vztahy s francouzskými dodavateli. Tuto dodací podmínku se však společnost Knorr-Bremse snaží opustit, protože se zbožím může v tomto sběrném místě manipulovat mnoho lidí. Často tak dochází k poškození balení i zboží. Jak jsem zmínila výše, při využití podmínky CPT na kupujícího přecházejí rizika po předání zboží prvnímu dopravci. Je tedy povinen hradit případnou ztrátu i poškození zboží. To se mi jeví jako nevýhodné, protože odběratel Knorr-Bremse nemá kontrolu nad tím, jak je se zbožím nakládáno.

Kvůli těmto možným problémům a tomu, že kupující nemusí dopravce, kterého vybral prodávající, znát dobře, bych raději volila dodací podmínku FCA.

Tato podmínka je pro společnost Knorr-Bremse výhodnější i díky tomu, že má jako

hlavního dopravce a logistického partnera společnost CS Cargo.

Ve smlouvách s tímto partnerem je věnována pozornost také zodpovědnosti za pojištěný náklad. Toto je značná výhoda, protože pokud dojde k nějakému pochybení a případné škodě, je zde jistota, že dojde k náhradě.

Třetí nejčastěji využívanou podmínkou je podmínka EXW, kdy si dopravce, kterého najímá sám odběratel, v tomto případě Knorr-Bremse, musí vyzvednout zboží v závodu dopravce a řidič si musí zboží sám naložit vlastní manipulační technikou.

Tuto dodací podmínku se ovšem společnost Knorr-Bremse snaží nahrazovat jinými. Je to podmínka, kterou původně určila mateřská společnost sídlící v Mnichově pro všechny obchodní vztahy. Dceřiné společnosti však mohou tuto podmínku postupně nahrazovat ostatními dodacími podmínkami.

Nejméně používanou je podmínka CIF (Cost, Insurance, Freight; Náklady, pojištění a přepravné, do ujednaného přístavu určení). Jde o podmínku používanou pouze pro dodavatelské subjekty sídlící na území Asie, především o čínské partnery.

Pro dodavatele z těchto zemí je podmínka CIF (nejčastěji CIF Hamburg) nejvýhodnější. Obě strany obchodního vztahu znají lépe poměry na svém kontinentu, a proto je nejlepší povinnosti rozdělit. Prodávající tedy zařizuje dopravu do přístavu v Hamburku a odběratel (Knorr-Bremse Hejnice) má na starosti dopravu z Hamburku do svého závodu v Hejnicích nebo do skladu v Liberci.

Pokud by se zaměstnanci firmy Knorr-Bremse snažili zajistit dopravu z Číny do Hamburku sami, pravděpodobně by nedosáhli takové ceny jako v případě, že dopravu zajišťuje čínský dodavatel sám.

Dalším důvodem pro dodací podmínku CIF je také skutečnost, že společnost Knorr-Bremse si lépe zajistí proclení zboží při jeho příchodu do Evropského společenství a na území České republiky.

V souvislost s čínským zbožím jsem se také věnovala konsignačnímu skladu. Ten bývá využíván nejen v obchodních vztazích s čínskými dodavateli, ale také pro dodavatele turecké, německé, švýcarské i české.

Firma Knorr-Bremse tento typ skladu využívá z několika důvodů. Tím hlavním důvodem je skutečnost, že odběratel platí za skutečně odebrané a spotřebované množství. Samozřejmě v případě, že nedojde k poškození zboží, které také musí zaplatit jako spotřebované.

Díky tomu, že zboží, které je uskladněné buď na skladu v Hejnicích, nebo v Liberci v logistickém centru CS Cargo, není majetkem společnosti Knorr-Bremse, nemá firma v tomto zboží uložen svůj kapitál a může jím tedy disponovat dále.

Zboží se také proclívá až ve chvíli, když je skutečně odebráno kupujícím.

9.2. Výhled do budoucna

Během posledních měsíců a týdnů se společnost Knorr-Bremse Hejnice připravovala a ještě stále se věnuje, velké změně. V první třetině roku 2009 bylo všem zaměstnancům hejnického závodu oznámeno, že se firma přestěhuje do Liberce.

Tímto rozhodnutím dala centrála Knorr-Bremse v Mnichově jasný signál k tomu, že i přes probíhající ekonomickou krizi a propouštění, které v několika vlnách proběhlo v roce 2008, s pobočkou v České republice stále počítá.

Od jara roku 2009 se tedy buduje nový závod v liberecké průmyslové zóně Sever. V říjnu došlo ke stěhování prvních výrobních strojů. Přesouvání výroby bude postupné, protože firma musí stále alespoň částečně vyrábět.

Hlavním důvodem k přesunu do Liberce bylo snížení logistických nákladů a změna celého logistického konceptu. Společnost ušetří několik milionů ročně pouze za zrušení zavážení zboží z logistického centra CS Cargo v Liberci do závodu v Hejnicích.

Dále se jednalo o snížení nákladů na opravu budov v hejnickém závodě, o energetické důvody, kdy elektrická síť nebyla tak stabilní, jak by bylo vhodné. A také o optimalizaci a možné rozšíření výroby o další montáže.

Důležitým bodem je také ušetření části nákladů na skladovací služby společnosti CS Cargo. V budoucnu by na skladu v liberecké průmyslové zóně Jih nemělo být uskladněno žádné zboží a materiál firmy Knorr-Bremse.

Stěhováním se společnost také přiblíží konsignačním skladům svých dodavatelů, protože většina materiálu v konsignačních skladech vedených s dodavateli, je uskladněna ve skladu CS Cargo, které se nachází v průmyslové zóně Jih.

Tímto přesunem se také změní poměr využívaných dodacích podmínek, kdy se dodací podmínka CPT Hejnice pravděpodobně změní na CPT Liberec. Pokud tedy nedojde k častějšímu využívání FCA. To všechno pro evropské dodavatele.

Společnost Knorr-Bremse Hejnice však do příštích let plánuje vyhledávání obchodních partnerů ve východních zemích. Již v následujícím roce dojde k rozšíření seznamu dodavatelů minimálně o dva čínské a dva indické dodavatele.

Proto také bude více využíváno dodací podmínky CIF, která je při obchodování s asijskými zeměmi nejvýhodnější.

10. Závěr

Ve své bakalářské práci jsem se snažila postihnout jednu z důležitých součástí mezinárodního obchodu, kterou dodací podmínky Incoterms bezpochyby jsou.

Dodací podmínky Incoterms usnadňují komunikaci mezi stranami obchodního vztahu tím, že smazávají rozdíly v mezinárodním právu jednotlivých zemí. Mezinárodní obchodní právo má každá země své vlastní a tak by se mohly, při řízení se mezinárodním právem země daného obchodního partnera a neznalosti tohoto práva, vyskytnout problémy s výkladem.

Použitím dodacích podmínek Incoterms si obě strany vyjasní, kdy přecházejí rizika a náklady a jaké povinnosti partneři mají.

Během svého studia jsem se s dodacími podmínkami setkávala pouze z pohledu vývozce. Díky odborné praxi, kterou jsem absolvovala ve firmě, jež působí v automobilovém průmyslu a je součástí velké nadnárodní společnosti, jejíž pobočky můžeme najít po celém světě, jsem získala zkušenosti, jak je s dodacími podmínkami Incoterms nakládáno ve skutečnosti a z pohledu dovozce. Tím, že jsem do této problematiky částečně nahlédla, mohla jsem si ověřit informace, které jsem během studia na EF TUL získala..

Ve společnosti Knorr-Bremse Systémy pro užitková vozidla, s. r. o., ČR, se při rozhodování o dodací podmínce řídí především přehledným schématem toho, jak jednotlivé podmínky fungují a také dohodou se svým obchodním partnerem. Toto platí především pro dodavatele z větších vzdáleností, například z Asie. Při rozhodování se řídí nabídkami jednotlivých dopravců.

Při určování dodací podmínky ve vztazích s dodavateli z evropských zemí se Knorr-Bremse řídí především smlouvou o logistické spolupráci s firmou CS Cargo.

Zde je výhodnější mít nakupované zboží pod kontrolou a posílat ke svým dodavatelům vlastního dopravce, jako při použití podmínky FCA.

Pokud použijeme tuto podmínku místo podmínky EXW (Ex Works), je zboží na dopravní prostředek naloženo celně odbavené pro vývoz, a tak dovozci Knorr-Bremse odpadá další starost.

Seznam literatury

Citace

ICC: *Incoterms 2000*. ICC Česká republika, Praha 1999. ISBN 92-842-1199-9.

Historie společnosti Knorr-Bremse [online]. Dostupný z WWW: <http://www.knorr-bremse.cz/spolecnost/spol_history_1.htm>.

Bibliografie

MACHKOVÁ, H., ČERNOHLÁVKOVÁ, E., SATO, A.: Mezinárodní obchodní operace. Grada publishing, 4. vydání, 2007. ISBN 978-80-247-1590-2.

Incoterms 2000 [online]. [cit. 2009-11-19]. Dostupný z WWW: <<http://www.iccwbo.org/incoterms/id3042/index.html>>.

Knorr-Bremse Group [online]. [cit. 2009-11-14]. Dostupný z WWW: <<http://www.knorr-bremse.com/en/global/index.jsp>>.